P.L.L. "LOT" Czerwiec 1938 r. Nr.3.

MIESIĘCZNY PRZEGLĄD KOMUNIKACJI LOTNICZEJ.

Doświadczalny lot samolotu SP-LMK

W dniu 5 czerwca o godzinie 15.45 wylądował na Okęciu samolot SP-LMK typu LOCKHEED 14.

Załogę samolotu stanowili:

W.Makowski, Dyrektor Naczelny LOTU, Dowódca statku powietrznego, Pierwszy pilot,
Z.Wysiekierski, Drugi pilot,
S.Piskorz, radiooperator i mechanik
J.Krassowski, Kierownik Ruchu
/Radiooperator A.Rzeczewski był zmuszony zostać w Cristobal/

Dokonany przelot przedstawiał się następująco:

Data	Miejsce startu i lądowania	odległość	czas przelotu
13.V.	Los Angeles - Mazatlan	1.700 km	5 g.30 m.
14.V.	Mazatlan - Mexico City	900 km	4 g.05 m.
15.V.	Mexico City - Guatemala	1.050 km	3 g.45 m.
16.V.	Guatemala - France Field	1.330 km	5 g.06 m.
21.V.	France Field, Panama-Talara Lima	2.535 km	8 g.23 m.
22.V.	Lima-Arica-Santiago	2.720 km	8 g.10 m.
23.V.	Santiago- Buenos Aires	1.235	5 g.35 m.
26.V.	Buenos Aires-Pelotas-P.Alegre-Rio	2.070	6 g.00 m.
29.V.	Rio - Natal	2.250 km	7 g.20 m.
2.VI.	Natal - Dakar	3.070 km	11 g.10 m. /rekord trasy/
3.VI.	Dakar - Casablanca	2.370	7 g.45 m.
4.VI.	Casablanca-Tunis-Rzym	2.290 km	7 g.25 m.
5.VI.	Rzym - Warszawa	1.330 km	4 g.45 m.
		24.850 km	85 g. 2 m.

Szybkość przeciętna 292 km/godz.

- Obecna sieć P.L.L."LOT", aczkolwiek jeszcze słabo rozbudowana, łączy jednak kraje, w których warunki klimatyczne i terenowe są bardzo rozmaite, a stopień rozwoju instalacji przyziemia bardzo nierówny. Linie LOTU przechodzić muszą ponad wysokimi górami, przekraczać odcinki morskie, z których jeden ma 1.300 km długości. Zwłaszcza, na trasie północ-południe /Helsinki-Lydda/, długiej około 4.400 km, a przelatywanej stale w regularnej komunikacji pasażerskiej w ciągu dwóch dni, zachodzą bardzo duże różnice klimatyczne, które wpływają bezpośrednio na koszty i metody eksploatacji.

- Wobec powyższych warunków eksploatacji własnej, jak również ogólnej sytuacji na Atlantyku, LOT zdecydował się na wykonanie tego przelotu, który miał za zadanie zebranie doświadczeń i dokonanie studiów na specjalnie wybranej trasie, tym bardziej, iż w r.b. LOT wprowadza na swoje linie samoloty LOCKHEED 14, będące obecnie najlepszym typem samolotu komunikacyjnego, średniej pojemności. Sprzęt ten przedstawia jednak tak wielki skok naprzód w dziedzinie budowy płatowców komunikacyjnych, że wprowadzenie go do ruchu wymaga przeprowadzenia wielu specjalnych prób i to nietylko przez fabrykę budującą, lecz również Towarzystwo, mające go używać i opierające na nim swą eksploatację. Tutaj drobne na pozór i nic nieznaczące doświadczenie np. co do pobieranej mocy może dać, jako rezultat, całorocznej eksploatacji ogromne oszczędności paliwa, a przede wszystkim sprzętu, a co za tym idzie wzrost bezpieczeństwa.. Próby te co do wytrzymałości konstrukcji i spożycia paliwa możnaby było naturalnie przedsięwziąć również i na terytorium Polski w długotrwałych lotach okrężnych. Loty takie byłyby jednak o tyle niedoskonałe, iż nie dałyby ani pod względem sprzętu, ani pracy załogi tak różnorodnych elementów doświadczalnych, jakie zapewnia trasa LOS ANGELES-SANTIAGO-BUENOS AIRES-DAKAR-WARSZAWA, przedstawiającej w wielokrotnym spotęgowaniu wszystkie trudności naszej linii HELSINKI-LYDDA. Dwukrotne przejście przez równik, a w międzyczasie przelot nad Andami gdzie najniższa przełęcz wznosi się na 4.000 m nad poziom morza dało bardzo ciekawe dane o pracy silników w wielkich różnicach temperatur. Warto zaznaczyć, iż silniki te są zaopatrzone w automatyczne regulatory mieszanki, które powinny wprowadzić w zużyciu paliwa 20% oszczędności. Urządzenia te są jednak bardzo skomplikowane i zupełnie jeszcze nowe i musiały być wypróbowane w długotrwałym locie. Towarzystwo Pan American Airways oblatuje stale dookoła Amerykę Południową w obu kierunkach. Dla nas było to nadzwyczajne pole do zbadania metod amerykanskich eksploatacji linij.

- <u>R a d i o</u>. Zastosowanie i rozwój radia w Ameryce poszedł w innym kierunku niż w Europie. W Ameryce lata się " na fonie", to znaczy porozumienie między załogą a personelem na ziemi odbywa się za pomocą stacyj telefonicznych, podczas gdy w Europie używa się stacyj telegraficznych i znaków Morse'a. Obie te metody mają swe zalety i wady. Między Europą i Ameryką istnieje stale na ten temat dyskusja teoretyczna. Wady te i zalety możemy jedynie ocenić w praktyce, w warunkach miejscowych, w locie długotrwałym, a nie w lotach przylotniskowych. W Ameryce powszechnie są używane stacje krótkofalowe, taka więc też stacja została zmontowana na SP-LMK. Ponieważ radiostacje naziemne na omawianej trasie są różnych systemów, w aparatach zmontowanych na SP-LMK - w miarę przelatywanych państw - zmieniane były zakresy fal przez zmianę odpowiednich kryształów i cewek.

- Pod względem <u>meteorologii</u> załoga SP-LMK zebrała bardzo cenne doświadczenia, specjalnie jeżeli chodzi o podzwrotnikowe deszcze, wpływy wysokich gór i działanie passatów nad Atlantykiem /słynny Pot au Noir/.

Przelot ten był również doskonałą praktyczną próbą przyrządów nawigacyjnych.

- Wybór załogi został również starannie przeprowadzony.: dwóch pilotów, z których jeden jest równocześnie Naczelnym Dyrektorem LOTU, mogło przez ciągły kontakt z załogami innych Towarzystw dowiedzieć się ciekawych wiadomości z zakresu pilotażu, a Dyrektor przez kontakt z Dyrekcjami innych Towarzystw otrzymał cenne informacje co do eksploatacji linij. Dwóch radiooperatorów, z których jeden niestety musiał zostać w Cristobal, miało za zadanie zapoznać się z amerykańskimi instalacjami radio. zaś piąty członek załogi, jeden z Kierowników Ruchu LOTU, miał sposobność zbadać wszystkie kwestie, dotyczące ruchu, odprawy samolotów, obsługi pasażerów i t.d.

- Oprócz wyżej wymienionych doświadczeń przelot SP-LMK miał na celu zbadanie możliwości sprowadzania maszyn z Ameryki drogą powietrzną. Dotychczas zakupywane samoloty były sprowadzane drogą lotniczą z Los Angeles do New Yorku /4.000 km/ gdzie były rozmontowywane i ładowane na okręty. Jednak kadłuby są tak duże, że nie mogły być pomieszczone wewnątrz, a tylko przymocowywane na pokładzie. Otóż zdarzało się, iż przy burzliwym morzu były one obryzgiwane wodą, co przedstawia niewątpliwe niebezpieczeństwo korozji, a przez to zmniejszenie wartości. Ponadto zdarzały się uszkodzenia niektórych części przy przeładunku. Największe trudności powstają w Gdyni, gdzie transport na lotnisko w Rumii jest niesłychanie uciążliwy, ze względu na wąskie i kręte szosy, tak iż trzeba było zasypywać rowy, dorabiać przejścia i t.d.. W Rumii montuje się samoloty i dopiero drogą powietrzną sprowadza się do centralnych warsztatów na Okęcie. Po odbiór maszyn musi się zawsze udać do Burbank specjalna Komisja Techniczna.

- Transport dotychczasową drogą okazał się trudny, powolny i kosztowny, dlatego już dzisiaj, przewidując trudności, jakie w przyszłości może nastręczyć sprowadzenie maszyn większych Dyrekcja LOTU zdecydowała wypróbować jedyną właściwą drogę dla transportu samolotów komunikacyjnych t.j. powietrze, mniemając iż przy odpowiednim doświadczeniu i właściwym obraniu trasy transport powietrzny będzie się kalkulować taniej, niż kombinowany powietrzno-morsko-lądowy, tym bardziej że i tak maszyny przed wprowadzeniem na linie muszą wykonać większą ilość godzin lotów próbnych.

- Twierdzenie to ma tym większe szanse realności, że część kosztów mogłaby być pokryta przez wynagrodzenie za przewóz poczty. SP-LMK przewiózł pierwszy bezpośredni ładunek poczty lotniczej z Ameryki Południowej do Polski. Trasa obecna, długości 24.850 km jest o 5.000 km dłuższa od trasy, prowadzącej do Natalu przez Gujanę i Północną Brazylię, lecz została wybrana, ze względu na zły stan lotnisk na trasie krótszej /Pan American Airways lata tam na wodnopłatowcach/, oraz ze względu na większe pole do doświadczeń.

- Lot samolotu SP-LMK, jak zaznaczyliśmy ma jeszcze jeden ważny cel - są nim studia. Jest to próbny rejs, trening, zbadanie potencjalnych możliwości LOTU.

O ile dziś jeszcze nie sposób jest określić, w jakim kierunku najwpierw pójdzie ekspansja polskiego lotnictwa komunikacyjnego, to w każdym razie na jeden z pierwszych planów wysuwa się sprawa połączenia z większymi skupiskami polskiej emigracji.

Wielka Brytania.

- Rząd Wielkiej Brytanii zamówił ostatnio 200 samolotów LOCKHEED 14 w wersji wojskowej. Dla LOTU jest to potwierdzeniem wyboru, jaki uczynił w zeszłym roku, kupując te same samoloty. Ta decyzja jest tym bardziej cenną, iż nastąpiła po długich i poważnych studiach przeprowadzonych w Ameryce przez techniczną delegację Brytyjską.

- W kołach lotniskowych Wielkiej Brytanii panuje przekonanie iż w krótkim czasie Rząd angielski ogłosi deklarację o otwarciu regularnej linii przez Atlantyk. Anglia została zmuszona do tego przez swego kontrahenta Amerykańskiego, który ustalił ze swej strony rozpoczęcie regularnych lotów na wrzesień b.r.

- 28 czerwca została otwarta bezpośrednia linia Imperial Airways Southampton-Sydney. Całkowita długość trasy 21.000 km zostanie pokryta na wodnopłatowcach typu Short Empire, w 9 dn. IAL postara się jednak skrócić czas przelotu do 7 dni, zwłaszcza, iż napotyka na tej trasie na konkurencję holenderskiego Towarzystwa KLM i KNILM.

- Towarzystwo Elders Colonial Airways otworzyło 24 czerwca linię z Bathurst /Gambia Brytyjska/ do Freetown /Sierra Leone Brytyjska/. Linia ta jest oblatywana na wodnopłatowcach Short Scion. Linia ta jest bardzo ciekawa. W Bathurst posiada tymczasem połączenie z linią południową Atlantycką DLH, a w przyszłości z linią południową Atlantycką British Airways. Ponadto stanowi pierwszy krok do połączenia południowej Afryki z południową Ameryką. Linia ta biegnie po tym samym szlaku, co francuska Aeromaritime, lecz opierając się na koloniach Brytyjskich, stanowi jedno ogniwo więcej w systemie kolonialnym Wielkiej Brytanii.

- Towarzystwo Indian Transcontinental Airways powiększa się bardzo wydatnio, ostatnio zakupiło cztery, 4-motorowe "Ensign" i ma zamiar wykonywać rocznie 3.000.000 mil, zamiast dotychczasowych 750.000.

- Towarzystwo Straight Corp.Ltd. otrzymało koncesję od francuskiego Ministra Powietrza na obsługiwanie linii: Cardif Weston Le Touquet-Paryż.

- Umowa Ministerstwa Powietrza i Zarządu Pocztowego z Imperial Airways, dotycząca linij afrykańskich tego Towarzystwa została odnowiona.
Subwencja roczna Ministerstwa Powietrza Ł. 340.000.-
" " PTT Ł 210.000.-

Ponadto £. 47.000 na linię Khartoum-Lagos,
oraz £. 17.000 dla Wilson Airways.

- Imperial Airways otrzymało pierwszy samolot z serii 14 Armstrong Whitworth "Ensign". Od roku 1935 IAL zamówił sprzętu lotniczego za £.3.500.000 a mianowicie:

14	samolotów "Ensign"	
31	wodnopłatowców Short Empire	
8	" " "	o większym obciążeniu handlowym na Atlantyk,
3	" " "	specjalnie powiększone
1	Short - Majo Composite	
3	D.H. Albatross	
7	Dwupłatowców DH 86 "Diana"	

- Sprzęt lotniczy T-wa SAA. T-wo South African Airways zamówiło 2 samoloty Junkers JU 90 na 40 pasażerów, które mają być dostarczone na przyszły rok. Wymienione samoloty będą obsługiwać linię Johannisburg-Durban-Capetown.

Poprzednio T-wo SAA zamówiło jeszcze 7 samolotów Junkers JU 86, po dostarczeniu których Towarzystwo będzie posiadało 19 samolotów JU 86 na 10 pasażerów i 11 samolotów JU 52 na 16 pasażerów.

- Minister Powietrza Sir Kingsley Wood zamianował Sir John Reith Prezesem Rady Nadzorczej Imperial Airways /dotychczasowego Dyrektora British Broadcasting Corp./, równocześnie dowiadujemy się, iż dotychczasowy Dyrektor Generalny G.E. Woods Humbery podał się do dymisji.

Francja.

- Air France Transatlantique otrzymało od Portugalii prawo lądowania lub wodowania na Azorach dla 7 lotów próbnych Lizbona-Azory, przewidywanych w roku bieżącym.

Lufthansa otrzymała równocześnie prawo na 14 lotów na tej trasie, które mają być wykonane od lipca do października b.r.

- Ile kosztuje Regie Air - Afrique ?

Wpływy	subwencja państwowa	9.000.000 fr.fr.
"	eksploatacyjne /w czym poczta 2.650.000/	4.325.000 fr.fr.
"	r ó ż n e	925.000
	R a z e m	14.250.000 fr.fr.
Wydatki	....	11.751.000 fr.fr.

/z czego 3.550.000 personel
7.150.000 sprzęt materiały/

Jak wiadomo Towarzystwo to utrzymuje linie Alger-Brazzaville-Tananarive /Magadaskar/, oraz Casablanca-Tunis.

- Air France zauważyło ogromny wzrost pasażerów na odcinku Paryż-Londyn od czasu wprowadzenia na tej linii szybkich samolotów Bloch 220. Dzięki tej szybkiej komunikacji Air France odebrało nawet część pasażerów Anglików angielskim towarzystwom. W maju na odcinku Paryż-Londyn:

Air France	przewiozło	pasażerów	3.297
Imperial Airways	"	"	2.638
British Airways	"	"	2.035

- <u>Nowe połączenie Paryż-Stockholm</u>. Dnia 1.VI.1938 r. otwarta została nowa linia Paryż-Stockholm z jednym tylko lądowaniem pośrednim w Kopenhadze, obsługiwana wspólnie w pool'u przez T-wa: Air France, KLM /Holandia/ i ABA /Szwecja/. Odległość ok.1.500 km przelatywana jest w ciągu 6 g.45 m. Nowa linia jest przykładem zastosowania racjonalnych założeń lotniczo-komunikacyjnych. Dwa etapy: jeden 500 km, drugi 1.000 km, oba zawierające odcinki morskie, łączące trzy ważne ośrodki gospodarczo-polityczne, oto warunki, które na bardzo szczupłym terenie europejskim mogą zapewnić maksimum korzyści obsługiwanym krajom i obsługującym Towarzystwom. Linia ta będzie oblatywana na Bloch 220 i Douglas DC 3.

<u>U.S.A.</u>

- Na wzrost sieci i przewozów Towarzystw Europejskich w Południowej Ameryce Stany Zjednoczone zareagowały otwarciem piątego połączenia lotniczego obu Ameryk: Miami /Floryda/ Maracaibo /Venezuella/ z lądowaniem we francuskim Port-au-Prince /Haiti/. Linia długości 2.900 km /wraz z lądowaniem/ zostanie przeleciana w 9 godzin. Linia ta ma na celu połączenie w jeden dzień Stanów Zjednoczonych z centrum naftowym Venezuelli. Dziś dopiero jasnym się stało, dlaczego Stany Zjednoczone robiły trudności Holend. T-wu KLM na tym terenie.

- Pan American Airways System opublikowało parę cyfr, dotyczących eksploatacji linii za rok 1937.

Posiada ono:
- 144 samolotów i wodnopłatowców
- 284 portów lotniczych
- 143 punktów kontrolnych/nieraz o bardzo poważnych instalacjach/.

Czysty dochód za rok 1937 $ 510.416 /1936 rok 955.552/. Ta niekorzystna różnica została w dużej mierze spowodowana wojną chińsko-japońską przez deficytową eksploatację odcinka Honolulu - Hongkong.

Wpływy eksploatacyjne	$	14.567.435.-
Wydatki "	$	10.886.205.-

Niestety nieznaną jest nam wysokość subwencji rządowej i pocztowej, które dostaje PAA, a która jest z całą pewnością bardzo znaczna.

- Pan American Airways zamówiły 6 Boeing'ów typu Super-Clipper za ogólną sumę $ 4.000.000.-

Dane: rozpiętość 46,4 m
długość 33,3 m
wysokość 11,3 m
ciężar całk. 37.650 kg
pasażerów 74 lub 40 przez Atlantyk.

Zasięg z 5 tonnami obciążenia handlowego 3.900 km, przy wietrze przeciwnym o szybkości 56 km/godz zasięg maksymalny 10.500 km.

4 motory Wright Cyclone po 1200/1500 koni.

- Sytuacja ekonomiczna Towarzystw amerykańskich nie jest nadzwyczajna . Powstają przeróżne kombinacje, opierające się, niestety, na zbyt ostrej konkurencji. Ostatnio doszło do porozumienia pomiędzy jednym z wielkich towarzystw wewnętrznym Transcontinental Western Airways /TWA/ a nowym towarzystwem American Export Airlines, powstałym przy pomocy armatorów dla eksploatacji linii przez Atlantyk w konkurencji z Pan American Airways. Towarzystwa te zdecydowały stworzyć bazę w Charleston. Ponadto TWA doszło do porozumienia z Tow. Braniff Airways, tak iż obecnie sieć tych dwu Towarzystw przedstawia dość kompletny system komunikacji wewnętrznej. Jednak to nie rozwiązuje kwestii poczty, którą po długiej walce konkurencji taryf otrzymało w pierwszym rzędzie United Air Lines, tak iż przewozi obecnie ok.30% ładunków całego obrotu pocztowego wewnątrz USA.

Niemcy.

- Austriackie Towarzystwo Austroflug, które niedługo zostanie przejęte przez Deutsche Lufthansę, opublikowało swe ostatnie rezultaty eksploatacji. Dyrekcja tego Towarzystwa zaznacza w swym sprawozdaniu, iż przejęcie to zostanie dokonane tym łatwiej, że Austroflug oddawna używał tego samego sprzętu , co Lufthansa i stosował te same metody eksploatacji i wyszkolenia. Warto tu przypomnieć, iż dużo jest obecnie na świecie małych towarzystw lotniczych, które mogłyby to samo o sobie powiedzieć, gdyż ekspansja niemiecka nie zaniedbała nigdzie komunikacji lotniczej i zapewniła sobie w wielu krajach bezpośredni wpływ na tę dziedzinę.
- Hugo Eckener z Deutsche Zeppelin.Reederei udał się znów do Prezydenta Roosevelta w sprawie helium. Rezultaty tej wizyty są jeszcze nieznane. W każdym razie doszły nas wiadomości, iż nawet w razie nieotrzymania helium, Niemcy mają zamiar wznowić w bieżącym roku eksploatację Zeppelinami linii Południowo-Atlantyckiej.

Holandia.

16 czerwca b.r. wystartował z Batawii pierwszy samolot KNILM do Sydney. Linia ta będzie obsługiwaną również przez Lockheed 14. Linia ta została nazwana "Latający Holender".

<u>Międzykontynentalna baza w Holandii.</u> Holenderskie sfery lotnicze rozważają projekt budowy wielkiego lotniska w Leiderdorp, w pobliżu Hagi, któreześrodkowałoby cały ruch lotniczy Amsterdamu, Rotterdamu i Hagi. Projekt ten popierany jest przez Towarzystwo KLM oraz przez lotnictwo wojskowe, które w ten sposób uzyskałoby lotnisko w Amsterdam-Schiphol do swojej wyłącznej dyspozycji /lotnisko to jest obecnie używane również przez lotnictwo cywilne/. Stworzenie bazy w Leiderdorp pozwoliłoby również na zaniechanie budowy nowego lotniska w Rotterdamie, gdzie obecne lotnisko w Waalhaven również ma być zajęte przez wojsko. Przeciwne natomiast projektom budowy bazy centralnej jest miasto Amsterdam, które inwestowało już 14 milionów HFl /41 milionów złotych/ w urządzenie lotniska Schiphol. Lotnisko to obsługuje obecnie cały dalekobieżny ruch lotniczy. Obecnie projektowana jest budowa nowych dróg dojazdowych. Władze miejskie Amsterdamu obiecują zapewnić dostatecznie szybkie i wygodne połączenia komunikacyjne Schiphol'u z Hagą, Utrechtem i t.d.. Również Rotterdam i inne ośrodki handlowe przeciwne są budowie państwowej bazy lotniczej, która otrzymałaby faktyczny monopol ruchu komunikacyjnego.

Wadą projektowanego lotniska w Leiderdorp jest niewątpliwie jego znaczna odległość od ośrodków, które ma obsługiwać. Do najważniejszego z nich - Amsterdamu jest ok:40 km.. /Nasze przyszłe lotnisko na Gocławku będzie miało położenie w stosunku do Warszawy znacznie korzystniejsze/. Podziwiać jednak należy rozmach Holendrów, którzy mając tak dobrze i kosztownie urządzone lotnisko jak Schiphol już myślą o budowie nowego, bardziej nowoczesnego portu lotniczego.

<u>Italia:</u>

Włoskie Towarzystwo Avio Linee Italiane otworzyły 1 czerwca linię Turyn-Paryż-Londyn. Czas podróży 4 godziny 30 minut. Linia ta eksploatacowana na Fiat G 18 V należy do najszybszych linij europejskich.

<u>Różne wiadomości.</u>

Bagdad ważnym węzłem w komunikacji międzykontynentalnej.
Sytuacja ruchu przedsiębiorstw lotniczych.

	Na Zachód	Na Wschód
IAL	5 x tygodniowo	5 x tygodniowo
KLM	Pon. środy, soboty	środy, piątki, niedziele
Air France	środy	soboty
" "	wtorki/Lokalny, Damaszek/	poniedziałki
DIH	wtorki	piątki
Misr	czw. niedziele do Bagdadu	środy, soboty z powrotem
Iranian Air Lines	wtorki z Teheranu	środy do Teheranu

Polska-Indie w 4 dni.

Trzy razy w tygodniu startują w Warszawie samoloty POLSKICH LINIJ LOTNICZYCH "LOT" do Lyddy, gdzie spotykają się z samolotami holenderskiego Towarzystwa KLM, które kontynuują lot aż do krańców Indyj Holenderskich.

Specjalnie ułożony rozkład tych lotów przewiduje najlepsze połączenia w Lyddzie.

Poniedziałki,Srody,Piątki:WARSZAWA,LWOW,CERNAUTI,BUCURESTI
Wtorki,Czwartki,Soboty:SOFIA,SALONIKI,ATENY,RODOS,LYDDA
Srody,Piątki.Niedziele: BAGDAD, BASRAH.
Czwartki,Soboty,Poniedziałki:DJASK,KARACHI,JODHPUR
Piątki,Niedziele,Wtorki:ALLAHABAD,KALKUTTA,RANGOON
Soboty,Poniedziałki,Srody: BANGKOK,PENANG,MEDAN, SINGAPORE
Niedziele,Wtorki,Czwartki: PALEMBANG, BATAVIA, BANDOENG.
/stąd do Australii/.

Samolot, startujący w poniedziałki z Warszawy, jest nazajutrz w Lyddzie, na trzeci dzien w Bagdadzie,na czwarty w Karachi, Jodhpur i t.d..
Trasa przechodzi również przez Iran, Irak i półwysep Malajski.
Tego rodzaju komunikacja musi niewątpliwie zainteresować sfery handlowe, będące w kontakcie z Indiami i Dalekim Wschodem. Jeśli chodzi o lot pasażerski, to należy podkreślić, że bilet lotniczy np. do Indyj kalkukuje się tylko o ca 10 Ł. drożej od biletu okrętowego. Zysk na czasie wynosi zaś przeszło dwa tygodnie w jednym kierunku.

- L'Air przewiduje, iż w krótkim bardzo czasie zostanie rozwiązana kwestia lotów stratosferycznych, lub raczej sub stratosferycznych.
Praktycznie rozwiązał tę kwestię najpierw Farman, potem Lockheed. Ten ostatni zbudował samolot specjalny XC 35, który w próbach dał bardzo dobre rezultaty:560 km/godz. W każdym razie należy przypuszczać, iż w najbliższych latach lotnictwo komunikacyjne przekroczy na wielkich odcinkach 500 km/godz. A wówczas kwestia lotów międzykontynentalnych zostanie radykalnie rozwiązana.

Umowy.

- W dniach od 30 maja do 3 czerwca odbyła się w Hadze 26-ta Sesja Międzynarodowej Komisji Nawigacji Powietrznej.
Na porządku dziennym było 35 kwestyj. Do najważniejszych można zaliczyć:
polecenie sporządzenia map lotniczych w skali 1/500.000, wprowadzenie nowych kodów meteorologicznych, ujednostajnienie przepisów o obsłudze radiowej, wydanie karnetu sygnałów, przyjęcie jednostajnego systemu holowania, podnoszenia i kotwiczenia wodnopłatowców, ujednostajnienie wymagan zdrowotnych od personelu lotniczego.

- 16 czerwca zebrała się w Brukseli Konferencja przedstawicieli Zarządów Pocztowych i Lotnictwa Cywilnego, w celu omówienia sprawy przewozu całej poczty zwyczajnej bez dopłat specjalnych.

- W dniu 16 czerwca została podpisana w Rydze Konwencja Polsko Łotewska w sprawie eksploatacji linii regularnej komunikacji lotniczej, dotychczas bowiem sytuacja prawna LOTU na Łotwie była normowana jednostronną koncesją wydaną przez władze Łotewskie. Na podstawie tejże Konwencji LOT otrzymał w dniu 20 czerwca nową koncesję w formie umowy na eksploatację linij przez terytorium Łotwy. Dzięki tym dwum aktom prawnym sytuacja LOTU na Łotwie bardzo się wzmocniła.

- W dniu 22 czerwca została podpisana w Kownie, również w formie umowy, koncesja dla LOTU na eksploatację linij lotniczych przez terytorium Litwy. Tak iż w najbliższym czasie linia północna LOTU zostanie przeprowadzona przez Kowno. Wskutek zniesienia okrążania terytorium litewskiego, linia ta zostanie skrócona tak wydatnie, iż rozkład w Wilnie i Rydze pozostanie niezmieniony.

Pan Döring, Radca Prawny DLH, wyraził opinię, iż dla dobra lotnictwa komunikacyjnego należałoby w jak najszybszym czasie zunifikować prawo lotnicze na całym świecie, przede wszystkim przez zmiany i połączenia :

La Convention de Paris de 1919 /CINA/
La Convention Ibero-Américaine de 1926
La Convention de l'Union Pan-Américaine de 1928.